LA SITUATION

DES

MÉCANICIENS & CHAUFFEURS

A LA

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

Juillet 1898

PARIS
IMPRIMERIE TYPOGRAPHIQUE MAULDE, DOUMENC ET Cie
144, Rue de Rivoli, 144

1898

LA SITUATION

DES

MÉCANICIENS & CHAUFFEURS

A LA

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

Juillet 1898

PARIS
IMPRIMERIE TYPOGRAPHIQUE MAULDE, DOUMENC ET Cie
144, Rue de Rivoli, 144

1898

plaintes des agents, la question a toujours été et reste encore mal connue.

En particulier, le vote du 17 décembre dernier doit être attribué à une connaissance imparfaite de l'organisation des services des Chemins de fer et de la façon dont les agents sont traités à tous les points de vue. La présente note a pour but d'exposer la situation réelle des mécaniciens et chauffeurs de la Compagnie de l'Est, en indiquant successivement : leur recrutement et leur mode d'avancement, les émoluments, les avantages divers et la retraite dont ils jouissent, enfin la nature et la durée du travail qui leur est demandé (1).

Cette note, dont tous les éléments sont puisés dans les décomptes des dépôts et dans les textes des instructions et des règlements, a pour objet de rétablir la vérité en face de la légende et de montrer :

1° — **Que le mécanicien est un privilégié parmi les travailleurs et que la situation pécuniaire qui lui est faite tient équitablement compte des responsabilités qu'il assume ;**

2° — **Que le mécanicien n'est pas surmené** (2).

D'ailleurs la généralité du personnel reconnaît très bien cette situation : ce n'est pas d'elle que proviennent les plaintes dirigées contre les conditions actuelles du service, et singulièrement exagérées faute de renseignements.

---

(1) La présente étude ne s'applique pas aux chefs de trains et garde-freins, dont le travail ne peut d'ailleurs être raisonnablement assimilé à celui des mécaniciens.

(2) Une autre note montrera la gravité des conséquences et l'énormité des sacrifices injustifiés qu'entraînerait le vote définitif d'une loi semblable à l'amendement voté le 17 décembre 1897.

I

Recrutement et Avancement des Mécaniciens et Chauffeurs

Le recrutement des mécaniciens et chauffeurs se fait en tenant soigneusement compte des qualités physiques et morales des candidats ; ils sont nommés à la suite d'un stage dont la longueur dépend du degré de confiance qu'ils ont su inspirer par leur capacité professionnelle, leur dévouement au service et par une conduite irréprochable, notamment au point de vue de la sobriété.

Conditions d'admission.

Le candidat au poste de chauffeur et de mécanicien doit être français, avoir accompli son service militaire, être exempt de toute tare judiciaire ou physique ; il doit être pourvu d'une bonne instruction primaire. Avant son entrée, le candidat passe un examen médical destiné à constater qu'il possède bien les aptitudes voulues, notamment en ce qui concerne la vue. Si cet examen a été satisfaisant, le postulant est admis dans un dépôt pour travailler soit à l'entretien s'il est ouvrier d'état, soit à la préparation des locomotives (allumage, nettoyage, lavage, etc...). Pendant ce stage, il doit se familiariser avec les divers organes de la machine et commencer à étudier les règlements et instructions dont la connaissance lui sera nécessaire pour devenir chauffeur.

Avant d'arriver au grade de chauffeur d'abord et de mécanicien ensuite, l'agent subit certains examens, dont les principaux sont prescrits par l'Arrêté ministériel du 3 mai 1892 et qui ont pour but de constater aux différentes étapes de sa carrière qu'il possède effectivement les connaissances professionnelles nécessaires.

Examens. Nominations. Action du Contrôle de l'Etat.

Chauffeurs. — Après cette période préparatoire, le candidat est **mis à l'essai** tout d'abord sur les **machines de manœuvres de gare** pour y apprendre le métier de chauffeur **(conduite du feu, graissage et nettoyage de la machine)** et acquérir la connaissance des signaux. S'il donne satisfaction dans ce stage, il **passe l'examen exigé** par l'Arrêté ministériel rappelé ci-dessus qui constate son aptitude à être employé comme **chauffeur** sur les locomotives **en service de trains.** Le procès-verbal de cet examen est adressé au Contrôle de l'État.

Au bout d'un stage dont la durée dépend des aptitudes du sujet et du nombre des places vacantes, après avoir été de nouveau visité par le médecin et après un examen sur les divers règlements, l'apprenti chauffeur est commissionné chauffeur de 2e classe.

Associé à un mécanicien, avec lequel il forme une équipe et dont il partage la responsabilité, il a pour mission de conduire le feu, graisser les organes, etc., et de se conformer, comme son mécanicien, aux prescriptions d'un Règlement homologué par le Ministre des Travaux publics, ainsi qu'aux instructions, ordres de service, circulaires, avis, etc..., émanant de la Compagnie.

Généralement, au bout d'une année, le chauffeur de 2e classe peut être proposé pour la 1re classe, si, à la suite

d'un nouvel examen, il montre qu'il est capable de conduire une locomotive en manœuvre de gare sans la présence d'un mécanicien.

C'est en effet en pratiquant la conduite d'une machine de gare qu'il acquerra peu à peu les connaissances et l'assurance voulues pour diriger convenablement une locomotive placée en tête d'un train, ce qu'il fera d'abord sous l'œil vigilant de son mécanicien qui est en même temps son éducateur.

Mécaniciens. — Fréquemment, les chefs et sous-chefs de dépôts, en suivant les manœuvres et en accompagnant les trains, vérifient les aptitudes et les progrès des chauffeurs et lorsqu'ils ont constaté chez eux un degré suffisant de connaissances, ils les proposent pour passer un quatrième examen composé d'épreuves pratiques et théoriques sur la conduite de trains d'essais, la connaissance des règlements et les mesures à prendre en cours de route dans le cas d'avaries à une pièce de la machine.

Cet **examen,** passé en vue de délivrer à l'agent l'**autorisation de faire les fonctions de mécanicien,** est d'ailleurs expressément prescrit par la Circulaire ministérielle du 3 mai 1892; il donne lieu comme l'examen du chauffeur, à un procès-verbal signé des examinateurs, avec notes et observations sur les questions posées et les réponses, contresigné par l'Ingénieur chef du Service et envoyé au Contrôle de l'État.

Le chauffeur de 1re classe, dont l'aptitude à conduire les trains a été ainsi constatée, reçoit une autorisation pour faire le service de mécanicien, et les chefs de dépôts peuvent alors lui confier une locomotive à titre d'essai,

jusqu'à ce que les besoins du trafic et les vacances dans le cadre des mécaniciens permettent de le nommer à titre définitif, à la suite d'un dernier examen passé devant un jury composé d'un chef et d'un sous-chef de dépôt.

Avancement. Devenu mécanicien, l'agent ne cesse pas d'être soumis à une surveillance technique continue; il est en outre incité à se perfectionner par une série de mesures ayant pour objet de rendre solidaires l'intérêt du mécanicien et celui de la Compagnie.

Le mécanicien a en effet la perspective d'avancer en grade, car il existe quatre classes de mécaniciens ; les promotions ont lieu deux fois par an, au 1er mai et au 1er novembre ; en huit à dix années, un mécanicien récemment nommé peut atteindre la 1re classe. En outre, une grande partie du personnel supérieur du service, depuis les chefs de réserve, les sous-chefs et chefs de dépôts, les sous-inspecteurs de Traction, jusqu'aux chefs de Traction, est recrutée parmi les mécaniciens. Un des Ingénieurs du Service de la Traction de la Compagnie de l'Est, qui vient de prendre récemment sa retraite après une carrière des plus honorables, était un ancien mécanicien. Chaque année les sujets de mérite sont inscrits sur un tableau de candidats sous-chefs de dépôt.

Comme un certain nombre d'excellents mécaniciens de 1re classe n'ont pas l'instruction ou les qualités requises pour devenir sous-chefs ou chefs de dépôt, tout en faisant un très bon service comme machinistes, la Compagnie a créé le 1er mai 1892 une catégorie nouvelle, celle des **mécaniciens hors classe,** dont le traitement correspond à celui de chef de réserve et dont la

retraite est par conséquent plus élevée que celle des mécaniciens de 1re classe.

On voit que, par une sélection soigneusement opérée, le recrutement des mécaniciens présente toutes les garanties au point de vue de la sécurité publique. D'un autre côté, l'apprentissage pratique est organisé par la Compagnie de manière que les ouvriers des dépôts ou des ateliers puissent devenir chauffeurs, et les chauffeurs devenir mécaniciens, à la condition d'être irréprochables au point de vue de la sobriété et de chercher à s'élever par le travail et la bonne conduite. La Compagnie les met donc en possession d'une profession bien rétribuée, qui leur assure non seulement la vie quotidienne mais encore une petite aisance à la fin de leur carrière.

II

Situation pécuniaire

Dans la période préliminaire, c'est-à-dire avant de de monter sur les machines, l'agent est payé à la journée, suivant sa profession antérieure. Dès qu'il fait les fonctions de chauffeur, sa taxe est fixée à 4 fr. en province et à 4 fr. 50 à Paris ; en outre il participe comme les chauffeurs titulaires aux primes dont il va être parlé.

Emoluments des Mécaniciens et Chauffeurs.

La rémunération du travail des mécaniciens et chauffeurs s'effectue au moyen :

1° D'un **salaire comportant** une **partie fixe** et une **partie variable** proportionnelle au travail accompli ;

2° De **primes diverses.**

1° **Traitement.** — Le **traitement fixe** dépend du grade acquis par l'agent, dont l'avancement a lieu en tenant compte de la capacité, de la conduite et de l'ancienneté d'après l'échelle suivante :

Chauffeur	2e	classe	**1.400**	francs par an.
—	1re	—	**1.500**	—
Mécanicien	4e	—	**1.800**	—
—	3e	—	**2.100**	—
—	2e	—	**2.400**	—
—	1re	—	**2.700**	—
—	hors	—	**3.000**	—

La **partie variable du traitement proprement dit** comprend les **Primes de parcours qui dépendent de la QUANTITÉ de travail accompli** et sont acquises au mécanicien et au chauffeur pour chaque kilomètre de parcours de leur machine, suivant un taux dépendant du type de cette machine. Ces primes constituent une annexe du traitement fixe et sont payées mensuellement.

Ceux des mécaniciens qui momentanément travaillent dans les dépôts et ne peuvent avoir par suite de primes de parcours, reçoivent des **primes de rotondes.**

2° **Primes.** — Les mécaniciens et chauffeurs **reçoivent d'autres primes qui dépendent de la QUALITÉ du travail** des agents et qui ont pour but d'assurer la meilleure exécution possible du service dans des conditions d'économie raisonnables. Les **primes d'entretien** sont proportionnelles à la durée de conservation de la machine en état de service ; les **primes d'économies de combustible et de graissage** se définissent d'elles-

mêmes : elles constituent une participation effective des agents dans les économies qu'ils ont pu réaliser. En effet, l'économie d'une tonne de charbon (qui vaut en moyenne 16 fr. chargée sur le tender), est payée à l'équipe composée d'un mécanicien et d'un chauffeur, au taux de 6 fr. et dans certains cas 7 fr. 50, ce qui correspond à une participation d'environ 40 % au profit des agents. Ces primes sont réglées trimestriellement. Chaque agent a un compte ouvert où l'on porte à son crédit les sommes provenant de ses économies et à son débit celles qui résultent de mises en charge ou retenues pour des causes diverses, telles que : avaries de matériel provoquées par sa négligence ou son incurie, irrégularités de marche, manque de ponctualité, inobservations des signaux, etc...

Les primes sont un sérieux élément de progrès pour les agents : elles provoquent dans les groupes une émulation salutaire, et comme elles ne peuvent résulter que du bon état de l'outil aussi bien que de l'adresse de celui qui l'emploie, elles constituent le meilleur moyen de contrôle en même temps que le meilleur stimulant. Elles ont en outre pour effet de réduire le nombre des avaries et incidents de route ; elles sont donc éminemment favorables à la sécurité et à la régularité de la marche des trains, contrairement à ce que prétendent certains critiques mal renseignés.

Les émoluments ci-dessus indiqués des mécaniciens et chauffeurs se complètent de frais de déplacement lorsqu'ils doivent s'absenter de leur domicile au delà d'un certain nombre d'heures.

Le tableau ci-dessous indique, par classes de mécaniciens et chauffeurs, le nombre d'agents et la **moyenne**

des sommes totales de toute nature touchées par un mécanicien et par un chauffeur titulaires, savoir : le traitement fixe, le traitement variable constitué par les primes de parcours et de rotonde, le montant des primes et des déplacements.

Emoluments des mécaniciens et chauffeurs titulaires en 1897

	NOMBRE moyen D'AGENTS	TRAITEMENTS FIXES annuels	TRAITEMENTS VARIABLES PRIMES de parcours et de rotonde (Moyenn).	PRIMES d'Entretien — (Moyenn.)	PRIMES d'économies de COMBUSTIBLES — (Moyenn.)	PRIMES d'économies de GRAISSAGE — (Moyenn.)	DÉPLACEMENTS — (MOYENNES)	TOTAL GÉNÉRAL des SOMMES touchées par les mécaniciens et chauffeurs (moyennes)
		fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
MÉCANICIENS hors classe.	25	3000 »	450 67	128 69	512 10	26 70	115 40	4233 56
MÉCANICIENS 1re —	389	2700 »	439 17	136 41	525 52	27 64	207 33	4036 07
MÉCANICIENS 2e —	202	2400 »	465 01	121 84	506 69	24 50	188 60	3706 64
MÉCANICIENS 3e —	318	2100 »	443 76	125 12	510 21	21 62	207 94	3408 65
MÉCANICIENS 4e —	142	1800 »	414 34	111 66	449 02	17 61	197 29	2989 92
Moyennes générales.		2354 55	442 36	126 89	507 06	23 92	200 53	3655 31
CHAUFFEURS 1re classe	948	1500 »	276 20	60 95	298 98	13 46	163 87	2313 46
CHAUFFEURS 2e —	108	1400 »	219 21	58 92	245 31	10 90	162 70	2097 04
Moyennes générales.		1489 77	270 37	60 74	293 48	13 20	163 75	2291 31

Des éléments de ce tableau, il résulte qu'en moyenne générale les appointements totaux ont été par agent :

Pour un mécanicien : **3.655** fr. **31** dont **1.100** fr. **23** de primes, soit **30,10** °/₀ du total ;

Pour un chauffeur : **2.291** fr. **31** dont **637** fr. **79** de primes, soit **27,84** °/₀ du total.

Il y a lieu de remarquer que les sommes payées aux agents ne représentent pas tous les frais de la Compagnie ; en dehors des émoluments constituant la somme touchée par les agents, la Compagnie verse pour le compte de chacun d'eux aux Caisses de Retraites et de Prévoyance 12 °/₀ du montant de leurs primes et 13 °/₀ du montant du traitement fixe alors que les agents ne versent eux-mêmes que 3 °/₀ du montant des primes et 4 °/₀ du traitement fixe ; cette participation de la Compagnie constitue un versement moyen de 438 fr. 09 par mécanicien et 270 fr. 10 par chauffeur.

De telle sorte que la dépense moyenne annuelle de la Compagnie s'élève (Exercice 1897) :

par Mécanicien titulaire à 3,655 fr. 31 + 438 fr. 09 = 4,093 fr. 40
par Chauffeur titulaire à 2,291 fr. 31 + 270 fr. 10 = 2,561 fr. 41

Les chiffres ci-dessus ne donnent que des moyennes des sommes touchées par les agents en 1897. Le tableau ci-dessous établi d'après le relevé individuel des feuilles de solde, indique : que sur 1,000 Mécaniciens titulaires

16	ont touché	en totalité	plus de 5,000 fr.
46	—	—	de 4,500 à 5,000 fr.
203	—	—	de 4,000 à 4,500
363	—	—	de 3,500 à 4,000
294	—	—	de 3,000 à 3,500
78	—	—	de 2,500 à 3,000

et que sur 1,000 Chauffeurs titulaires

21	ont touché	en totalité	plus de 3,000 fr.
50	—	—	de 2,800 à 3,000 fr.
103	—	—	de 2,600 à 2,800
255	—	—	de 2,400 à 2,600
404	—	—	de 2,200 à 2,400
167	—	—	de 2,000 à 2,200

Ces chiffres peuvent se passer de commentaires. Les appointements des mécaniciens sont équivalents et souvents supérieurs à ceux des capitaines de l'Armée ; si l'on compare en effet la solde nette des officiers aux sommes touchées par les mécaniciens, on voit que la moyenne des émoluments des mécaniciens (3,655 fr. 31) atteint presque le traitement d'un capitaine ayant plus de 10 ans de grade (3,780 fr.) et que même pour quelques-uns de ces agents ces émoluments approchent de la solde d'un commandant (1).

Il faut encore ajouter, au bénéfice des agents de la Traction, les avantages indirects dont il sera question plus loin.

Retraites. Les conditions d'admission à la retraite ne sont pas particulières aux mécaniciens et chauffeurs : elles sont les mêmes pour tous les agents commissionnés. Tout agent a droit à la retraite à 55 ans d'âge et au bout de 25 années de service commissionné ; quel que soit son âge, tout agent, après 15 ans de service commissionné, a droit à une retraite proportionnelle s'il est reconnu atteint d'une maladie ou d'une infirmité qui le mette hors d'état de continuer ses fonctions.

Le chiffre de la pension de retraite au bout de 25 années de service est égal à la moitié du traitement

---

(1) La solde nette annuelle des officiers est, d'après l'*Annuaire de l'Armée :*

Sous-lieutenant	2,340 fr.
Lieutenant (1re moitié)	2,520
— (2e moitié)	2,700
Capitaine (de 1 à 6 ans)	3,060
— (de 6 à 10 ans)	3,420
— (de 10 à 13 ans)	3,780
— (au-dessus de 13 ans)	4,140
Commandant	5,500

moyen des six années les plus favorables; la pension est augmentée proportionnellement par années de service commissionné effectuées en plus de 25 années et peut s'élever jusqu'aux **3/4 du traitement.** Au décès de l'agent, la pension est reversible par moitié sur la tête de la veuve ou la tête des enfants mineurs jusqu'à ce qu'ils aient 18 ans accomplis.

On voit que ces conditions de retraite, tant au point de vue des années de service y donnant droit qu'au point de vue du taux de la pension, sont beaucoup plus favorables que les conditions accordées aux fonctionnaires de l'État.

Le tableau ci-dessous fait connaître le nombre des mécaniciens admis à la retraite pendant les dix dernières années (1888-1897) ainsi que l'âge des admissions à la retraite et le chiffre des pensions.

TEMPS de SERVICE	AGE	DE 500 à 1000	DE 1000 à 1500	DE 1500 à 2000	DE 2000 à 2500	DE 2500 à 3000	TOTAL des Mécaniciens rangés par catégories d'âge et de service.	TOTAL GÉNÉRAL
I								
Mécaniciens ayant	de 55 ans et plus	1	12	120	45	12	190	
25 ans au moins	de 50 à 55.....	»	6	35	34	4	79	279
de service.	au-dessous de 50	»	1	8	1	»	10	
II								
Mécaniciens ayant	de 55 ans et plus	»	6	8	»	»	14	
de 20 à 25 ans	de 50 à 55.....	»	18	11	1	»	30	56
de service.	au-dessous de 50	2	4	6	»	»	12	
III								
Mécaniciens ayant	de 55 ans et plus	»	1	»	»	»	1	
de 15 à 20 ans	de 50 à 55.....	»	1	»	»	»	1	16
de service.	au-dessous de 50	11	3	»	»	»	14	
.Totaux............		14	52	188	81	16	351	
Proportion pour cent par catégorie suivant le *quantum* des retraites.		3.99	14.81	53.56	23.08	4.56		

La retraite maxima obtenue s'est élevée à 2,990 fr., le titulaire avait 55 ans d'âge et 34 ans de service. Les agents retraités au bout de 15 années de service sont ceux que leurs infirmités, dues le plus souvent à des motifs étrangers au service, ne permettent pas de maintenir en activité : ils sont peu nombreux.

Si l'on compare ces chiffres à ceux de l'armée, on verra que pour arriver à 3,000 fr. de pension un capitaine devrait avoir 39 années de service (campagnes et croix comprises) (1).

Dans un grand nombre de cas les mécaniciens qui avaient pris leur retraite étaient devenus propriétaires de leur maison. Beaucoup de fonctionnaires de l'État pourraient envier leur situation.

Avantages divers.

En outre de leurs traitements d'activité, les mécaniciens et chauffeurs jouissent d'un grand nombre d'autres avantages.

Lorsqu'ils sont obligés de se reposer hors de leur résidence, ils trouvent dans des établissements organisés à grands frais par la Compagnie, des lavabos, salles de bains, dortoirs et réfectoires, qui ne le cèdent en rien pour le confort, l'hygiène et la propreté, aux meilleures installations similaires de l'industrie.

(1) RETRAITES DE L'ARMÉE

GRADES	MINIMUM A 30 ANS de service effectif	ACCROISSEMENT pour chaque année de service effectif au delà de 30 ans et pour chaque année résultant de la supputation des campagnes.	MAXIMUM à 50 ans de service (campagnes comprises)
Capitaine..........	2.300 fr.	50	3.300 fr.
Lieutenant.........	1.700 »	40	2.500 »
Sous-lieutenant.....	1.500 »	40	2.300 »

Les dortoirs se composent généralement de vastes salles ventilées et chauffées, comprenant de chaque côté d'un large corridor, de petites chambres à deux lits pour chaque équipe : le volume d'air est de 20 mètres cubes par homme dans les dortoirs récemment installés. — Les lavabos reçoivent de l'eau froide et de l'eau chaude à discrétion, et dans les centres importants, c'est-à-dire dans les grands dépôts, des salles de bains parfaitement aménagées sont mises à la disposition des agents. — Les réfectoires où les agents de la Traction peuvent prendre leurs repas, sont confortablement installés et pourvus de fourneaux ou d'appareils à gaz destinés à la cuisson des aliments.

Tous ces locaux sont entretenus avec soin et procurent aux intéressés les moyens de se reposer dans des conditions au moins égales à celles qu'ils trouvent dans les hôtels ou auberges, et même parfois dans leurs propres domiciles.

En outre, les mécaniciens et chauffeurs jouissent d'autres privilèges qui leur sont communs avec tous les agents de la Compagnie. C'est ainsi qu'ils ont droit pour leur ménage, chaque hiver, aux fournitures de charbon au prix de revient des marchés en gros passés par la Compagnie ; qu'ils trouvent à bon compte dans les Sociétés coopératives de consommation (dirigées et administrées exclusivement par les agents et subventionnées par la Compagnie) les principales choses nécessaires à la vie; que des facilités de transport sont données à leur famille pour se procurer dans les villes importantes les denrées et les moyens de travail pour leurs femmes ; qu'ils obtiennent pour eux et leur famille

des permis de circulation gratuite sur le réseau de l'Est et d'importantes réductions de tarif sur les autres réseaux français. Dans les buffets, ils ont droit à une réduction de 25 °/₀ sur les tarifs autorisés pour les voyageurs et reçoivent gratuitement, lorsque la température est rigoureuse des boissons chaudes, et, lorsqu'elle est élevée, des boissons fraîches et hygiéniques.

De grandes facilités leur sont données pour le placement de leurs enfants, soit comme apprentis, soit comme élèves boursiers de la Compagnie dans les diverses écoles professionnelles ou dans des orphelinats subventionnés par elle. Enfin, ils reçoivent les soins des médecins de la Compagnie et les remèdes pharmaceutiques, et en cas de maladie prolongée ils sont payés à solde entière pendant deux mois au minimum et souvent pendant un temps beaucoup plus long si cela est nécessaire : en cas de blessure ils conservent leur traitement jusqu'à leur guérison. Ceux qui sont chargés de famille reçoivent des allocations supplémentaires tant que leur traitement n'atteint pas 2000 francs. En cas de besoin la Compagnie leur fait gratuitement des avances sur leurs appointements.

Enfin ils sont à l'abri du grand fléau des travailleurs, c'est-à-dire du chômage, et trouvent dans les institutions patronales de la Compagnie les plus grandes garanties en cas de blessure ou de maladie, en même temps qu'une retraite sérieuse pour leurs vieux jours.

En 1897, ces dépenses patronales se sont élevées à environ 9 millions, ce qui représente un supplément de 16,66 °/₀ pour les salaires et 45,68 °/₀ du dividende distribué aux actionnaires.

III

Travail et Repos des Mécaniciens et Chauffeurs

Il reste à examiner quel est le travail demandé aux mécaniciens et chauffeurs et quelle en est la durée. Ce travail, qui est du reste réglementé par circulaire ministérielle et surveillé par les agents du contrôle de l'Etat, est établi de façon à ménager les forces du personnel, car il est bien évident que les Compagnies, **responsables,** ont autant d'intérêt, sinon plus que les agents eux-mêmes, à éviter les conséquences du surmenage.

Organisation d'un dépôt. Service des Mécaniciens et Chauffeurs.

Le service de la traction des trains est assuré par un certain nombre de **dépôts de machines** distribués géographiquement de façon à permettre de desservir dans les conditions les plus faciles et les moins onéreuses tous les trains de chaque région. On choisit en général un nœud de croisement de plusieurs lignes et, à de rares exceptions près, ces nœuds correspondent à des centres de population ; de telle sorte que le personnel de traction y trouve le plus souvent des facilités très appréciables pour son existence, notamment des travaux pour les femmes, des écoles pour l'éducation ou des ateliers pour l'apprentissage des enfants.

En thèse générale, une locomotive en service de traction nécessite quatre hommes, savoir : le mécanicien et le chauffeur pour le service de conduite, et deux ouvriers ou manœuvres pour la préparation et l'entretien.

L'équipe composée du mécanicien et du chauffeur est chargée uniquement d'assurer la remorque du train.

Contrairement à ce que l'on croit souvent, le mécanicien et le chauffeur n'ont pas à s'occuper de l'entretien et du nettoyage, de l'allumage et de la mise en pression de leur machine ; tout ce travail préparatoire est fait dans le dépôt par des agents spéciaux : en fait, la machine est remise toute préparée et visitée aux mécaniciens et chauffeurs avant le départ, elle est reprise à l'arrivée dès son entrée au dépôt par des mécaniciens spéciaux dits mécaniciens de dépôt.

En dehors de la remorque proprement dite du train, la seule chose qu'on demande aux mécaniciens et chauffeurs c'est : avant le départ, de graisser et visiter leur machine et de la conduire en tête du train, après l'arrivée de la ramener au dépôt. On conçoit facilement que cette **nouvelle** visite de la machine par le mécanicien est indispensable puisque cet agent prend en charge la responsabilité de la remorque du train. En faisant le décompte du travail des mécaniciens et chauffeurs, il est alloué généralement à chaque train, en plus du temps de remorque, une heure et demie pour le temps de travail précédant le départ ou suivant l'arrivée ; mais il est évident que ce travail supplémentaire est moins fatigant que la conduite de la machine en cours de route ; il est néanmoins compté dans la supputation des heures de travail.

La solidarité qui doit exister entre le mécanicien et son chauffeur est complète. Sauf certains cas où la personnalité de chacun est nettement en jeu, les récompenses et les primes, les retenues pour irrégularités, mauvais emploi des combustibles, etc., sont attribuées à l'équipe et réparties pour deux tiers sur le mécanicien et pour un tiers sur le chauffeur. Cette solidarité excite

naturellement le chauffeur à servir avec zèle son mécanicien, et celui-ci a tout intérêt à favoriser l'éducation de son chauffeur.

En général, chaque équipe est affectée à une seule machine ; quelquefois, lorsque les conditions du trafic et la situation géographique des dépôts le permettent, deux équipes sont attribuées à une même locomotive : c'est ce que l'on nomme système à double équipe. Parfois enfin la même machine est confiée à plusieurs équipes : c'est le système de la banalité.

Ce n'est pas ici le lieu de discuter à fond les avantages de ces différents systèmes, mais celui de l'équipe unique est de beaucoup le plus répandu à la Compagnie de l'Est, étant considéré comme le plus économique et quelquefois le seul possible. C'est celui qui permet de mieux préciser les responsabilités; c'est aussi celui qui est préféré par le personnel parce qu'il donne à chaque agent la meilleure garantie qu'il touchera sans conteste ce qui lui est dû et qu'il conservera l'avantage résultant des bons soins qu'il aura donnés à sa machine.

Le travail que doit faire chaque équipe est indiqué au personnel au moyen des « **roulements** ». En terme de métier, on nomme roulement l'indication par états ou graphiques de la succession des trains réguliers que doivent desservir les machines de même type, affectées à la remorque d'un groupe de trains déterminés de même nature : trains de vitesse, trains de voyageurs ordinaires, trains de banlieue, ou trains de marchandises de diverses catégories.

Cette succession est établie dans un ordre tel :

1° Que le personnel ait des repos suffisants ;

2° Qu'il rentre le plus souvent possible à sa résidence;

3° Que les lavages et même les petites opérations d'entretien des machines puissent être exécutées pendant les séjours de la machine dans son dépôt d'attache ;

4° Qu'il y ait le moins possible de parcours de machines inutilisés, parcours dits : haut-le-pied.

C'est le tableau de roulement affiché dans le dépôt, que les mécaniciens viennent consulter pour savoir ce qu'il ont à faire : c'est le programme de leur travail, la pièce qui règle leur service de chaque jour, et qui, la journée finie, sert de base aux décomptes.

Les mécaniciens sont d'ailleurs admis à présenter des observations sur la façon dont les roulements sont établis; elles sont toujours examinées avec le désir de concilier la convenance des agents avec les nécessités du service et les prescriptions ministérielles. L'ordre de succession des trains à remorquer est donc parfois modifié sur la demande des agents.

Règles fixant la durée du travail et des repos. Circulaires Ministérielles.

Les Compagnies ne sont pas libres d'organiser à leur convenance le travail de leurs mécaniciens et chauffeurs; l'État est intervenu et a imposé des règles qu'il y a lieu de rappeler brièvement, cette intervention s'étant produite longtemps avant le dépôt de la loi votée le 17 décembre 1897 par la Chambre des Députés.

Avant d'exposer les règles en vigueur, il convient de mettre le lecteur en garde contre une erreur fondamentale et d'ailleurs assez fréquente. Cette erreur consiste à envisager le travail des mécaniciens comme celui des

autres ouvriers, en prenant pour base la journée de 24 heures et en supposant que les périodes de travail et de repos peuvent être constantes et régulièrement alternées suivant les heures de jour et de nuit comme dans les industries ordinaires. Cette conception est parfaitement impossible à réaliser, comme l'avait très bien exposé à la Chambre, en 1889, M. le député Prudon, ancien mécanicien de chemins de fer. En effet, les horaires des trains sont commandés par la nécessité de satisfaire aux besoins du public, ils se répartissent très inégalement sur toute la journée et le mécanicien ne peut généralement pas desservir le lendemain les mêmes trains que la veille; il ne peut donc pas prendre son repos tous les jours aux mêmes heures, son service et son repos pouvant chevaucher d'une journée sur la suivante. Il **faut forcément** dans le travail des mécaniciens et chauffeurs, **renoncer à la division habituelle** du temps en **journées de 24 heures et organiser le service par périodes de travail et périodes de repos** différant des coupures ordinaires de la vie civile.

Deux circulaires ministérielles, l'une du 24 avril 1891, la seconde du 25 avril 1892 eurent pour objet de régler cette question ; mais elles donnèrent lieu à de grandes difficultés d'interprétation et même à des impossibilités d'application ; elles soulevèrent sur certains points des réclamations parfaitement justes des agents eux-mêmes : ces difficultés étaient dues pour la plus grande partie à ce que ces circulaires ne tenaient pas compte de l'impossibilité de régler le travail des agents de la Traction par journées de 24 heures et avaient par exemple pour conséquence d'empêcher les agents de rentrer à leur domicile aussi souvent que possible. En

présence de ces graves inconvénients et des plaintes formulées par les agents et leurs familles, et à la suite de minutieuses études entreprises par les Ingénieurs du contrôle de l'État, **le Ministre des Travaux Publics adressa** aux Compagnies de chemins de fer, **une nouvelle circulaire en date du 4 mai 1894**, qui est **toujours en vigueur**, et en vertu de laquelle les roulements sont actuellement établis.

Les règles fixées par cette Circulaire semblent tout d'abord un peu complexes ; une étude attentive fait reconnaître qu'elle ne contient rien d'inutile ; la circulaire ne peut être absolument simple parce que la matière qu'elle régit est par elle-même compliquée. En l'abrégeant, on risque de créer des impossibilités ou de porter préjudice aux intérêts des agents que l'on veut favoriser. Les personnes qui tiennent à bien connaître la question doivent lire en son entier la dite circulaire, qui est reproduite comme annexe de la présente note. Voici d'ailleurs les principales règles qu'elle édicte :

« **La journée de travail devra contenir en moyenne**
« **dix heures de travail effectif au plus, et dix heures**
« **de repos ininterrompu au moins, de telle sorte que**
« **dix jours consécutifs quelconques d'un roule-**
« **ment, comptés de minuit à minuit, ne contiennent**
« **pas plus de 100 heures de travail effectif et renfer-**
« **ment un total de repos ininterrompus au moins égal**
« **à 100 heures ;**

« **Chaque période de travail devra être comprise**
« **entre deux repos ininterrompus et ne pas conte-**
« **nir plus de 12 heures de travail effectif : seront**
« **seuls considérés comme ininterrompus les repos de**
« **10 heures au moins à la résidence de l'agent et de**
« **7 heures au moins hors de la résidence ;**

« On comptera comme travail effectif tout le temps « pendant lequel les Mécaniciens et Chauffeurs sont « tenus de rester sur leur machine ou de ne pas s'en « éloigner ;

« Les Compagnies soumettront à l'Administration « les tableaux et graphiques de roulements à chaque « changement de service ;

« Si, en service et par suite de circonstances impré- « vues ou accidentelles, le travail des Mécaniciens « et Chauffeurs excédait les limites prescrites, les « Compagnies auraient à en rendre compte le 10 de « chaque mois à l'Ingénieur en chef du Contrôle de « l'exploitation et de la traction, qui prescrira à la « Compagnie de prendre les mesures nécessaires « pour faire disparaître sans retard les causes perma- « nentes qui amèneraient des dérogations réitérées « aux roulements approuvés ».

Pour assurer l'exécution de ces prescriptions, les Ingénieurs du contrôle et les Contrôleurs du travail, vérifient fréquemment dans les dépôts les roulements en vigueur et les bulletins de traction.

L'application des règles formulées dans cette circulaire ministérielle s'adapte suffisamment aux circonstances de la pratique réelle pour n'avoir donné lieu à aucune difficulté appréciable ni à aucune réclamation du personnel.

Durée du Travail. Repos.

En réalité, la durée moyenne du travail est assez sensiblement inférieure à la limite fixée par la circulaire qui est de 100 heures par période de 10 jours, soit une moyenne de 10 heures par jour. Du dépouillement de tous les roulements en service à la date du 1er janvier 1898 il résulte que, non compris les journées de

grands repos décadaires dont il sera parlé plus loin, la durée moyenne du travail journalier pour les différents services est la suivante :

Service des trains de vitesse : 8 h. 12 dont **5 h. 15** sur la machine pour la remorque des trains ;

Service des trains de banlieue : 8 h. 46 dont **5** h. **06** sur la machine pour la remorque des trains ;

Service des trains ordinaires de voyageurs : 9 h. 08 dont **5 h. 38** sur la machine pour la remorque des trains ;

Service des trains de marchandises : 9 h. 59 dont **7 h. 28** sur la machine pour la remorque des trains.

En dehors des repos ininterrompus donnés conformément à la circulaire ministérielle, on a maintenu la règle en vigueur à la Compagnie de l'Est depuis 25 ans, de fractionner les roulements par de grands repos décadaires. Chaque repos décadaire est d'au moins 24 heures, souvent de 30 et même de 36 heures : c'est un repos absolu pendant lequel l'agent est sûr de n'être pas requis pour un service supplémentaire. En fait, à la date du 1er janvier 1898, le nombre de ces grands repos pour les différents services était en moyenne :

Service des trains de banlieue : **1** sur **9,5** journées. — 95 équipes en service régulier ;

Service des trains de voyageurs (vitesses et ordinaires) : **1** sur **8,5** journées. — 428 équipes en service régulier ;

Service des trains de marchandises : **1** sur **8,3** journées. — 384 équipes en service régulier.

La durée moyenne de ces grands repos décadaires est de :

Service	**des trains**	**de vitesse**	**31** h. **51**
—	—	**de banlieue**............	**30** h. **10**
—	—	**de voyageurs** ordinaires.	**28** h. **48**
—	—	**de marchandises**.......	**29** h. **38**

Il est à remarquer en outre que pour le service des marchandises, les moyennes précédentes n'ont été calculées que pour le service régulier, mais que dans le service supplémentaire, les périodes de repos sont plus longues parce que les agents maintenus disponibles chez eux pour les besoins imprévus profitent de repos additionnels quand il n'y a pas de trains supplémentaires à remorquer.

En résumé, et déduction faite des journées de grands repos, le **travail réel** des mécaniciens et chauffeurs **sur les machines** pour la remorque des trains est en moyenne **de 5 à 6 heures par jour pour les trains de voyageurs** et de **7 heures et demie pour les trains de marchandises**; et les durées totales du **temps de service** qui **comprennent** ce travail réel et la **présence avant le départ et après l'arrivée**, varient de **8 à 10 heures**. Voilà la vérité que le public et le Parlement ne connaissent pas.

Il est rendu compte chaque mois, au service du Contrôle, des exceptions produites en cours de service, la proportion des dérogations aux règles ministérielles n'est annuellement que de 27 cas sur 10,000. **Or, pour ce calcul, on compte même les dérogations d'UNE minute !**

L'ensemble des faits et des chiffres précis et authentiques qui viennent d'être exposés, montre que les mécaniciens et chauffeurs de chemins de fer, ont une situation privilégiée parmi les travailleurs. On peut ajouter pour terminer que, sauf des cas spéciaux comme il y en a dans toutes les professions, les mécaniciens (bien traités et bien payés) jouissent généralement d'une très bonne santé ; c'est une erreur absolue de les représenter comme fatigués avant l'âge et même voués à une mort prématurée ; ils jouissent au contraire longtemps de leur retraite. En voici la preuve dans le relevé des mécaniciens vivants (1er juillet 1897) parmi les 570 mécaniciens admis à la retraite du 1er janvier 1877 au 1er janvier 1897, c'est-à-dire pendant une durée de 20 ans.

D'après ce relevé, sur 570 retraités, 415 étaient encore vivants et parmi les survivants, 50 ont de 70 à 75 ans, 75 ont de 65 à 70 ans.

Ici encore la légende ne résiste pas à la connaissance exacte des faits.

Juillet 1898.

Annexe.

MINISTÈRE
des
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
des
CHEMINS DE FER

4e DIVISION

1er BUREAU

Durée du travail
des
Mécaniciens et Chauffeurs

CIRCULAIRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Paris, le 4 Mai 1894.

MESSIEURS,

Des circulaires ministérielles en date des 24 avril 1891 et 25 avril 1892 ont déterminé les règles d'après lesquelles devraient être établis les roulements de service des mécaniciens et chauffeurs dans les dépôts des différentes Compagnies de chemins de fer. Ces règles ont apporté d'heureuses améliorations dans les conditions du travail de ces agents ; c'est en m'inspirant de l'esprit qui les a dictées et de l'expérience qui en a été faite dans ces dernières années, que je me suis demandé si, par certaines modifications, il n'était pas possible de faire un pas de plus dans la voie tracée par mes prédécesseurs.

Il a été reconnu que la réglementation actuelle n'a pas, dans la pratique, toute la souplesse nécessaire pour en tirer une amélioration du travail en rapport avec les charges nouvelles qu'elle a imposées aux Compagnies et à l'État ; de plus son application entraîne certaines sujétions qui, sans offrir d'intérêt au

point de vue de la sécurité, provoquent de légitimes réclamations de la part d'un grand nombre de mécaniciens et de chauffeurs. En effet, l'obligation de faire tenir strictement la journée de travail et le repos de dix heures qui la suit dans une période de vingt-quatre heures, et de limiter uniformément tous les repos ininterrompus à un minimum de dix heures, peut contraindre les Compagnies, dans certains cas, à restreindre le nombre et la durée des repos pris au domicile, dans d'autres, à répartir, sans utilité réelle, le service entre un plus grand nombre d'équipes. D'autre part, le maximum de douze heures de travail sur vingt-quatre, toléré par les circulaires précitées, qui est admissible à la rigueur pour une journée déterminée, devient excessif s'il est atteint régulièrement : une telle latitude, qui n'est pas contraire à la lettre de ces circulaires, pourrait permettre d'établir des roulements trop chargés.

Les indications données par la pratique, montrent que, pour obvier à ces inconvénients, il convient :

a) De prendre, pour apprécier les conditions de travail des agents, une période d'une certaine étendue et de limiter la durée moyenne du travail effectif dans cette période à dix heures sur vingt-quatre ;

b) De faire, au point de vue de la durée, une distinction entre les repos ininterrompus pris au domicile et ceux qui sont pris hors de la résidence, ces derniers pouvant être limités au temps suffisant pour réparer les forces des agents entre deux périodes de travail, à la condition que cette réduction soit compensée par une prolongation des repos pris au domicile.

Par ces moyens on atteindra le double but qu'il y a lieu de poursuivre dans l'organisation des roulements, savoir : Ramener la durée moyenne du travail à un maximum raisonnable, et rendre le plus fréquents possible les retours à la résidence.

J'ai en conséquence posé les règles suivantes :

1° La journée de travail devra contenir en moyenne dix heures de travail effectif au plus, et dix heures de repos ininterrompu au moins, de telle sorte que dix jours consécutifs quelconques d'un roulement, comptés de minuit à minuit, ne contiennent pas plus de cent heures de travail effectif et renferment un total de repos ininterrompu au moins égal à cent heures ;

2° Chaque période de travail devra être comprise entre deux repos ininterrompus et ne pas contenir plus de douze heures de travail effectif : seront seuls considérés comme ininterrompus les repos de dix heures au moins à la résidence de l'agent et de sept heures au moins hors de la résidence. Il ne pourra pas y avoir plus de deux repos ininterrompus consécutifs inférieurs à dix heures, et la durée totale de deux repos ininterrompus consécutifs quelconques devra être de dix-sept heures au moins ;

3° On comptera comme travail effectif tout le temps pendant lequel les mécaniciens et chauffeurs sont tenus de rester sur leur machine ou de ne pas s'en éloigner, ou ont un travail quelconque à effectuer dans les dépôts et ateliers. Les réserves ne pourront être comptées comme repos qu'autant que les agents seront autorisés à passer le temps de réserve dans les dortoirs

et réfectoires des dépôts et ateliers, ou dans tout autre lieu de repos déterminé ;

4° Il ne pourra être dérogé, dans les tableaux de roulement et les services de trains facultatifs, aux prescriptions de la présente circulaire que dans des cas spéciaux pleinement justifiés par les nécessités du service, et sous réserve, pour les roulements du service normal, de l'autorisation de l'Administration ;

5° Les Compagnies soumettront à l'Administration les tableaux et graphiques de roulements à chaque changement de service ;

6° Si, en service et par suite de circonstances imprévues ou accidentelles, le travail des mécaniciens et des chauffeurs excédait les limites prescrites, les Compagnies auraient à en rendre compte conformément au paragraphe ci-après ; mais, en aucun cas et sous aucun prétexte, les mécaniciens et les chauffeurs ne pourront invoquer la prolongation de la durée de travail pour abandonner le service public qu'ils sont chargés d'assurer ;

7° Le compte rendu prévu par le précédent paragraphe sera adressé le 10 de chaque mois à l'Ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation et de la traction, qui prescrira à la Compagnie de prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître sans retard les causes permanentes qui amèneraient des dérogations réitérées aux roulements approuvés. Les suites données à ces observations seront signalées dans les rapports trimestriels par le Contrôle, qui proposera en outre les mesures nécessaires pour compléter celles que la Com-

pagnie aura prises, dans le cas où il les jugerait insuffisantes ;

8° Pour assurer l'exécution des prescriptions des deux paragraphes ci-dessus, les Ingénieurs du contrôle vérifieront fréquemment dans les dépôts les roulements en vigueur et les bulletins de traction, qui devront leur être communiqués sur leur demande.

La présente circulaire, qui remplace celles des 24 avril 1891 et 25 avril 1892, sera mise en application dès l'ouverture du service d'été de 1894.

Recevez, Messieurs, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux publics,

JONNART.

6377 Imp. Maulde, Doumenc et Cie, 144, rue de Rivoli, Paris B 6377